

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5390 R	13 maggio 2004	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale della pianificazione del territorio sul messaggio 6 maggio 2003 relativo alla procedura di ricorso contro la scheda di coordinamento 12.29 del Piano Direttore concernente i collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto adottata dal Consiglio di Stato il 5 novembre 2002

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

1.1 Politica cantonale della mobilità

Il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM) s'inserisce nel quadro di una strategia della mobilità adottata da alcuni anni dal Consiglio di Stato, integrata in una visione generale d'organizzazione territoriale.

Essa è elaborata per principali agglomerati urbani del Ticino e per i relativi comprensori periferici, con lo scopo di:

- proporre soluzioni atte a soddisfare la domanda di mobilità
- coordinare l'offerta di mobilità allo sviluppo territoriale
- coordinare i diversi vettori di trasporto da sviluppare in un quadro di complementarità
- superare i confini amministrativi dei singoli Comuni per avere un quadro di carattere regionale
- contribuire al risanamento ambientale
- tutelare i valori naturali e culturali preservando la salute e l'ambiente

Il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM) promuove ed organizza la politica cantonale dei trasporti per il comprensorio di sua pertinenza ed indica :

- a) **gli obiettivi della politica globale in materia d'infrastrutture e di servizio di trasporto a livello interregionale e regionale**
- b) l'analisi attuale e la prevedibile evoluzione della domanda d'infrastrutture e di servizi di trasporto idonei a soddisfarla
- c) gli obiettivi di risanamento ambientale (inquinamento atmosferico e fonico) a livello interregionale e regionale con i relativi termini d'attuazione
- d) gli indirizzi di politica urbanistica
- e) le priorità relative agli interventi
- f) la ripartizione dei compiti tra Cantone, Comuni ed altri Enti interessati
- g) la valutazione del quadro delle risorse da destinare alla politica in materia d'infrastrutture di servizio di trasporto.

1.2 Indirizzi d'intervento

1.2.1 La mobilità integrata

Il concetto di "mobilità sostenibile", ovvero soddisfare il bisogno di mobilità in modo economicamente efficiente, compatibile con l'ambiente e socialmente giusto, è il principio ispiratore della politica dei trasporti del PTM.

Questo obiettivo significa sfruttare molto più a fondo gli strumenti della pianificazione territoriale per una mobilità compatibile con l'ambiente, in particolare determinando le zone soggette a maggiore traffico e limitando insediamenti e centri per il tempo libero in località difficilmente accessibili con la rete di trasporti pubblici¹.

La strategia su cui è impostato il PTM prevede:

- a) la concentrazione del traffico privato sul sistema autostradale e su un numero limitato di strade principali (sistemazione/completamento dei tracciati di transito e riduzione del traffico parassitario), rendendo i flussi più omogenei per favorire il traffico pubblico
- b) il potenziamento del trasporto pubblico, adeguando l'offerta al potenziale della domanda (frequenze, coincidenze, fermate, ecc.), per offrire un sistema concorrenziale al mezzo privato che consenta una circolazione più fluida dei mezzi, l'estensione delle fasce orarie di servizio ed un servizio più capillare**
- c) il miglioramento delle infrastrutture per il traffico ciclabile e pedonale in particolar modo per i pendolari e gli scolari, laddove la morfologia è favorevole
- d) la pedonalizzazione delle aree urbane centrali
- e) una politica selettiva dei posteggi, riducendo i posti-auto di lunga durata nei centri urbani, concentrandoli in prossimità delle fermate dei mezzi pubblici
- f) interventi di moderazione del traffico in modo da migliorare la convivenza tra i diversi utenti, limitare il traffico parassitario nelle aree residenziali e permettere interventi di miglioramento della qualità urbanistica dei quartieri
- g) la salvaguardia degli spazi di svago interni all'area urbana, liberandoli dagli impatti derivanti dal traffico motorizzato
- h) il trasferimento del traffico pesante di transito sulla ferrovia e l'allontanamento dei mezzi pesanti dalle aree sensibili e dalle zone residenziali.

1.2.2 Indirizzi per la mobilità pubblica

La rete dei trasporti pubblici, oltre che garantire una mobilità di base, deve contribuire al raggiungimento degli obiettivi in ambito d'organizzazione territoriale e di salvaguardia ambientale, rendendo il trasporto pubblico competitivo nei confronti del traffico privato.

Il PTM riprende innanzitutto gli interventi generali previsti dalla politica cantonale dei trasporti², quali:

- la continuazione a sud di Lugano di AlpTransit³
- il collegamento ferroviario Mendrisio-Varese (-Malpensa)⁴

¹ "Trasporti ed ambiente" - PNR 41 Rapporto di sintesi S10, Cap. "Una mobilità sostenibile", gennaio 2001

² Dipartimento del territorio, FERROVIA 2000-SUD - L'integrazione nella rete ferroviaria nazionale ed internazionale ed il sistema di trasporto regionale su rotaia nel Cantone Ticino, Bellinzona, gennaio 2000.

³ Cfr. Piano Direttore Cantonale, scheda di coordinamento 12.1.

- **la realizzazione di un sistema ferroviario regionale cadenzato tipo "S-Bahn" tra i centri di Bellinzona, Locarno, Lugano, Como-Chiasso e Varese.**

Le proposte specifiche di maggior rilievo sono:

- la realizzazione della stazione comune Como-Chiasso
- il completamento delle proposte contenute nella concezione dei trasporti pubblici del 1993, ossia istituire un servizio su chiamata ed un potenziamento ulteriore dell'offerta (ad es. aumento della frequenza, linea urbana circolare del Basso Mendrisiotto, ecc.)
- l'attuazione di linee di trasporto transfrontaliere⁵
- l'ottimizzazione del collegamento tra Chiasso e Stabio, via Genestrerio paese
- migliorie puntuali alla geometria stradale e misure gestionali per l'ottimizzazione della catena di trasporto.

1.3 Raccomandazioni della commissione

La Commissione coglie l'occasione per rinnovare le proprie preoccupazioni, già comunicate al Direttore del Dipartimento del territorio in occasione di un incontro tenuto lo scorso anno sul tema delle misure di risanamento finanziario della Confederazione, e ribadire quindi l'estrema importanza, non solo per la Regione del Mendrisiotto e Basso Ceresio, ma per l'intero Cantone, della sollecita realizzazione del Collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Gaggiolo-Arcisate-Varese-Malpensa. Importanza del resto che viene confermata ed è alla base della stessa scheda di coordinamento qui esaminata, e che va ulteriormente ribadita nella sue varie componenti essenziali riferite alle esigenze di mobilità sostenibile dell'intera Regione, al ruolo fondamentale che l'intervento in questione riveste per la messa in atto del sistema ferroviario regionale e transfrontaliero che il Cantone intende già a breve realizzare (progetto TI-LO), ai collegamenti di ordine superiore che lo stesso garantisce, e alle opportunità di sviluppo socio-economico che esso permetterà di promuovere nell'interesse dell'intero Cantone.

In questo senso, tenuto conto che - come appreso ancora dalle recenti informazioni apparse sulla stampa - le fasi di progettazione sono ormai in stato molto avanzato, e che anche sul fronte italiano appare confermata la ferma volontà di realizzare e finanziarie l'opera, la Commissione invita nuovamente il Consiglio di Stato a persistere negli sforzi già intrapresi nei confronti dell'Autorità federale affinché il progetto possa essere messo in atto nei termini più solleciti possibili, nel rispetto delle esigenze del Cantone.

2 ASPETTI GIURIDICI E PROCEDURALI

2.1 In generale

Il Gran Consiglio è chiamato ad esprimersi sui ricorsi interposti contro l'adozione delle schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche di categoria dato acquisito adottate dal Consiglio di Stato.

⁴ Cfr. Piano Direttore Cantonale, scheda di coordinamento 12.29.

⁵ Al riguardo è stato costituito un Gruppo di Lavoro misto Regione Lombardia (Direzione dei trasporti regionali) e Cantone Ticino (Divisione della pianificazione territoriale) / CRTM per il coordinamento dei trasporti pubblici transfrontalieri su gomma.

Secondo l'art. 18 cpv. 3 della Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT), "i Comuni, gli altri Enti pubblici e le Regioni interessate possono presentare ricorso al Gran Consiglio contro il contenuto delle stesse ...".

Sempre secondo il citato articolo cpv. 4 "il Consiglio di Stato trasmette i ricorsi con le relative osservazioni al Gran Consiglio, al più tardi entro tre mesi dalla scadenza del termine di ricorso".

Il cpv. 5 art. 18 definisce che "il Gran Consiglio li esamina e decide in via definitiva, al più tardi entro sei mesi dalla trasmissione delle osservazioni del Consiglio di Stato e, in ogni caso entro un anno dalla scadenza del termine di ricorso".

Nel caso concreto le osservazioni del Consiglio di Stato sono contenute nel messaggio 6 maggio 2003. *Visto che la scheda di coordinamento e in particolare il collegamento ferroviario in esame costituiscono un elemento portante del Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM), la Commissione ha ritenuto di pure richiedere una presa di posizione alla competente Commissione regionale dei trasporti (CRTM), che è pervenuta il 4 febbraio 2004.*

La competenza del Gran Consiglio è pertanto chiara e circoscritta alle decisioni sul ricorso inoltrato contro le schede di coordinamento di dato acquisito del Piano Direttore concernenti il PTM, adottate dal Consiglio di Stato.

2.2 Procedura d'approvazione del PTM

Il PTM, con tutte le misure da esso previste, è stato adottato dal Consiglio di Stato, quale componente della pianificazione cantonale dei trasporti (PCT) prevista dalla Legge⁶.

Le proposte del PTM approvate dal Consiglio di Stato che hanno un'incidenza territoriale sono state integrate nelle schede di coordinamento 12.24 e, 10.5 e 12.28.3 e nelle relative rappresentazioni grafiche del Piano Direttore Cantonale⁷. I ricorsi interposti contro dette schede e rappresentazioni grafiche sono stati decisi dal Gran Consiglio il 25 febbraio 2003 (Rapporti n. 5315 del 11 febbraio 2003 della scrivente Commissione)⁸.

Il PTM e la scheda n. 12.24.1 contemplano già come misura C56 (categoria risultato intermedio) la realizzazione di un sistema ferroviario regionale Ticino - Como - Varese (in seguito denominato TILO), che prevede la realizzazione di una nuova fermata automatizzata a Bissone. Alla misura C56 è stato dato un grado di priorità 2 il che significa una previsione di realizzazione nella seconda metà della prima fase di attuazione del PTM (entro il 2012/2016).

La citata scheda n. 12.24.1 rinvia comunque, per i più precisi contenuti e le modalità di coordinamento di questo oggetto, alla scheda di coordinamento 12.29 del Piano Direttore concernente i collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto.

Conformemente all'art. 15 LALPT – la consultazione di questa scheda si è conclusa nel mese di settembre 1999. Successivamente, il 5 novembre 2002, il CdS ha adottato la

⁶ Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12.03.97, art. 1 e 7

⁷ Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12.03.97, art. 7.

⁸ Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio del 23.05.90, art. 18.

scheda nella categoria di dato acquisito e ne ha ordinato la pubblicazione dal 2 dicembre 2002 al 2 gennaio 2003.

Entro i termini per presentare ricorso al Gran Consiglio è giunto il solo ricorso del Municipio di Bissone (29 gennaio 2003). Si segnala che, sempre sulla stessa scheda, il Municipio di Chiasso ha inoltrato delle osservazioni al Consiglio di Stato (30 gennaio 2003).

2.3 Potere cognitivo del Gran Consiglio

A proposito del potere decisionale del Gran Consiglio, in generale si prospettano le seguenti varianti⁹:

- respingere un ricorso (la decisione impugnata viene confermata)
- accogliere un ricorso
 - e riformare la decisione impugnata (l'autorità di ricorso sostituisce la decisione impugnata con una propria decisione)
 - e annullare (cassare) la decisione impugnata con rinvio degli atti all'autorità inferiore per nuova decisione ai sensi dei considerandi esposti nella decisione sul ricorso.

2.4 Ricevibilità del ricorso

Il messaggio del Consiglio di Stato presenta esaurientemente i motivi per quali motivi formali un ricorso andrebbe respinto, in particolare per il fatto che il ricorso è stato promosso a nome e per conto del Municipio di Bissone, anziché per conto del Comune di Bissone.

Per il caso in esame, la scrivente commissione ritiene che non occorre esasperare il formalismo e, premesso che il Municipio di Bissone agisca effettivamente per conto del Comune di Bissone, ritiene che il ricorso, tenuto pure conto che tutti gli altri aspetti formali sono adempiuti, sia ricevibile.

3. RICORSI E OSSERVAZIONI

3.1 Ricorso del comune di Bissone

Il comune di Bissone chiede che alla scheda di coordinamento no. 12.29 vengano fatte le seguenti modifiche:

- ◆ **titolo “settore – oggetto”**: venga fatta una aggiunta “ e da campione d'Italia” . Questa richiesta viene sostenuta dalla particolare situazione geografica e politica originata dalla presenza dell'enclave di Campione, confinante con Bissone, Inoltra grazie alla fermata automatizzata FFS non solo Lugano e Chiasso potranno essere collegati con Varese e Malpensa tramite il nuovo binario Mendrisio-Arcisate, ma anche il Comune di Campione d'Italia, interessato a questo progetto. Ciò conferisce al progetto un'ulteriore

⁹ vedi rapporto 4514R del 21 gennaio 1997 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio, concernente i ricorsi contro la scheda di coordinamento 5.9 (Ubicazione dell'impianto di termodistruzione a Giornico), punto 1.4.4.

valenza nell'ambito delle relazioni Ticino - (Svizzera) - Italia. Con evidente vantaggio, in sede di finanziamento, per chi discuterà le partecipazioni di parte italiana.

- ◆ **titolo "Situazione: problematiche, conflitti "**: alla fine del quarto capoverso "I legami funzionali..." venga aggiunto: "Considerate le critiche situazioni di traffico dell'autostrada e della strada cantonale Lugano - Mendrisio è pure da favorire l'accesso dell'enclave di Campione d'Italia alla linea ferroviaria FFS secondo le modalità previste dal Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto [PTM] (realizzazione della nuova fermata automatizzata di Bissone)".

Sempre sotto lo stesso titolo al terzo punto del paragrafo "Si richiamano inoltre:" aggiungere:

"rispettivamente facilitando l'accesso della popolazione al mezzo ferroviario (vedi PTM)".

- ◆ **titolo "Scopo del coordinamento"**: venga completato il secondo capoverso con l'aggiunta:

"Incrementare la quota del trasporto pubblico e migliorare le condizioni d'accessibilità al mezzo ferroviario nel soddisfacimento..."

- ◆ **titolo "Istanze interessate, comuni"**: venga aggiunto "Campione d'Italia"

Il comune di Bissone chiede che alla scheda di coordinamento no. 12.29.1 vengano fatte le seguenti modifiche:

- ◆ **titolo "Finalità del coordinamento"**: venga aggiunto "e la creazione della nuova fermata automatizzata FFS di Bissone".
- ◆ **titolo "Modalità del coordinamento"**: venga aggiunto al primo capoverso "Esso garantisce il necessario coordinamento con il Comune di Campione d'Italia."
- ◆ **titolo "Istanze interessate, comuni"**: venga aggiunto "Comune di Campione d'Italia".

Il ricorrente sottolinea che attualmente, esiste già una navetta gratuita (piccolo bus) che collega il centro del Comune di Campione con i posteggi pubblici situati all'entrata dell'enclave e preconizza il prolungamento fino a Bissone di questo mezzo di trasporto, così che l'utenza campionesa possa accedere al polo d'interscambio costituito dalla fermata automatizzata FFS.

3.2 Osservazioni di Campione d'Italia

Con lettera del 14 gennaio 2003 il Comune di Campione d'Italia ha confermato al Dipartimento del Territorio sezione dei Trasporti di essere fortemente interessato a questa realizzazione perché Bissone è per loro il naturale e comodo punto d'innesto al trasporto ferroviario oltre che autostradale.

Infatti non solo da Campione d'Italia la fermata sarebbe raggiungibile in pochi minuti con l'autobus, ma anche estendendo il loro servizio interno di navetta e, persino, in tempi ragionevoli, a piedi.

Sollecitano, pertanto, ogni iniziativa tendente a ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento e chiedono al Dipartimento di ritenerli attenti e positivi interlocutori.

La commissione della pianificazione apprezza l'interesse del comune di Campione d'Italia per la problematica sollevata dal Comune di Bissone. Infatti Campione d'Italia è inserita

strettamente nel contesto territoriale ticinese; tuttavia, proprio perché fa parte di uno Stato estero, non essendo vincolanti per esso gli strumenti pianificatori ticinesi, le sue osservazioni possono solo avere carattere informativo.

3.3 Osservazioni del Comune di Chiasso

Il Comune del Chiasso ha formulato delle osservazioni in merito alla stazione di confine Como-Chiasso, esplicitamente rivolte al Consiglio di Stato. La scrivente commissione si rallegra che il Consiglio di Stato aderisca alle proposte contenute in queste osservazioni. Per questo motivo e anche perché il Comune di Chiasso esplicitamente non inoltra ricorso, non è necessario che il Gran Consiglio si esprima su questo punto.

4. ESAME DEL RICORSO

La richiesta formulata dal Comune di Bissone deve essere esaminata con grande attenzione perché la linea ferroviaria tra Lugano e Chiasso e quella futura che da Mendrisio collegherà Varese e Malpensa, assumeranno in futuro una grande importanza. Questa linea diverrà una rete per il traffico regionale (ferrovia urbana metropolitana) veloce con fermate ravvicinate al servizio della popolazione residente. Pur restando una linea per treni passeggeri e merci dovrà servire a diminuire il traffico regionale su strada e a migliorare i contatti tra i vari comuni della regione e l'Italia con i contatti anche con il comune di Campione d'Italia.

Questo servizio transfrontaliero potrebbe portare anche un beneficio finanziario che traspare dalla disponibilità espressa dall'amministrazione comunale di Campione d'Italia.

L'importanza di questa tratta e delle sue fermate quindi anche della stazione di Bissone non può essere ritardata aspettando che si realizzi il prolungo di AlpTransit a sud di Lugano. Gli accordi con l'Italia per la continuazione di AlpTransit non sono ancora ben chiariti e l'esempio delle difficoltà con gli accordi internazionali lo si è visto nel basso Malcantone con la proposta di nuova dogana del Madonnone discussa da anni prima accettata dall'Italia e ora messa in discussione. Non c'è chiarezza nemmeno nella politica di investimenti da parte della Confederazione quindi aspettare che si risolvano questi problemi per tenere in considerazione la fermata ferroviaria di Bissone vuole dire ritardare all'infinito l'applicazione di uno dei principi enunciati dal PTM: *il potenziamento del trasporto pubblico, adeguando l'offerta al potenziale della domanda (frequenze, coincidenze, fermate, ecc.), per offrire un sistema concorrenziale al mezzo privato che consenta una circolazione più fluida dei mezzi, l'estensione delle fasce orarie di servizio ed un servizio più capillare*

Secondo i dati forniti dalla Commissione Regionale dei trasporti del Mendrisiotto attualmente sulla tratta Lugano - Chiasso per i treni IC (senza fermata nelle stazioni intermedie) è prevista una percorrenza d'orario di 24 min. ma in pratica, da informazioni assunte, un treno IC percorre questa tratta in 20 min. Per un treno regionale composto da carrozze tradizionali è prevista una percorrenza d'orario di 30 min. sulla medesima tratta. Identica percorrenza d'orario per un treno regionale con composizione NPZ. La differenza di percorrenza tra un treno regionale rispetto un treno IC è quindi (secondo l'orario) di 6 minuti il che significa un minuto in più per ogni fermata intermedia (Paradiso, Melide, Maroggia, Capolago, Mendrisio, Balerna). Un treno regionale con composizione NPZ o un treno con materiale rotabile più performante (come previsto per la TILO) sviluppano, dopo una fermata, un'accelerazione molto più accentuata rispetto una composizione normale.

Se un treno IC guadagna 4 min. tra Lugano e Chiasso rispetto al suo orario previsto, un treno regionale, potrebbe già oggi percorrere la tratta Lugano-Chiasso e viceversa in meno di 30 minuti. Quindi la percorrenza Lugano - Chiasso e viceversa, tenendo conto anche della nuova fermata già prevista a Mendrisio San Martino e di quella di Bissone, oggetto del Messaggio 5390, potrebbe essere contenuta nei 30 minuti attuali. **La percorrenza del treno, anche con la fermata di Bissone, non incide quindi sulla potenzialità della linea.**

In data 25 febbraio 2003 il Gran Consiglio ha accolto il ricorso di Bissone che chiedeva l'inserimento della strada d'aggiramento del nucleo del paese nella scheda 12.24.2 del PD. Questa decisione ha premiato la scelta coraggiosa operata dal Municipio di Bissone di procedere al restauro del nucleo storico nel suo complesso. È quindi importante che in questa ricostruzione urbanistica si tenga conto anche della stazione ferroviaria che non può essere ritardata nel tempo ma deve essere pianificata in tempo su un territorio molto ristretto.

5. CONCLUSIONI

La Commissione speciale della pianificazione del territorio condivide dunque nella sostanza le argomentazioni del Comune di Bissone, sostenute anche dalla Commissione regionale dei trasporti, nella misura in cui esso postula che venga correttamente pianificata la stazione automatizzata in tale Comune, ne rileva il carattere transfrontaliero e chiede che ogni decisione circa la sua realizzazione non venga demandata - come invece richiesto dal Consiglio di Stato - a dopo avvenuta costruzione del prolungamento a sud di Lugano di Alp Transit.

Non di meno essa non può proporre di accogliere formalmente il ricorso, e ciò in considerazione dei limiti cognitivi che essa si è già imposta in sue precedenti decisioni e del fatto inoltre che le modifiche richieste dal Comune interessano essenzialmente la parte descrittiva, ovvero non vincolante, della scheda in esame. Nelle recenti decisioni la commissione ha infatti ribadito più di una volta che il PD deve stabilire solo dei principi pianificatori senza entrare nei dettagli che vengono chiariti con altri strumenti pianificatori. Nel caso in discussione le schede di Piano Direttore 12.29 riguardano i collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto e quindi tengono conto anche di Campione d'Italia anche perché le istanze interessate sono, oltre ai comuni coinvolti nel PTM e Lugano, la Regione Lombardia, la Regio Insubrica, le ferrovie Lombarde e le ferrovie Nord. La stazione automatizzata di Bissone è in tutti i casi già ripresa nella scheda PD 12.24.1 come misura 12.24.1.1 (C56) con lo stato di coordinamento "Ri" (risultato intermedio).

Non di meno, come detto, la Commissione speciale della pianificazione del territorio invita il CdS a tener debitamente conto delle preoccupazioni e richieste di Bissone, condivise dalla Commissione regionale dei trasporti, nella procedura di consolidamento della scheda 12.24.1 (C56) da risultato intermedio in dato acquisito.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Giuseppe (Bill) Arigoni, relatore
Arn - Bergonzoli - Bobbià - Calastri - David -
Ferrari C. - Marra (con riserva) - Marzorini -
Piazzini - Rizza - Suter

PROGETTO DI DECISIONE

concernente il ricorso del 29 gennaio 2003 del Comune di Bissone contro l'adozione (decisione del 5 novembre 2002) delle schede-oggetto 12.29 e 12.29.1 del Piano Direttore Cantonale relativa al Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del 29 gennaio 2003 del Comune di Bissone
- visto il Messaggio del Consiglio di Stato N. 5315 del 6 maggio 2003
- viste le osservazioni del Comune di Bissone del 25 agosto 2003
- viste le osservazioni del Comune di Bissone del
- viste le osservazioni della CRTM del 4 febbraio 2004
- richiamate la Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1996

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di Bissone è respinto ai sensi dei considerandi.
2. Non si riscuotono spese.
Non vengono assegnate indennità.
3. La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata dalla Segreteria del Gran Consiglio a:
 - Comune di Bissone
 - Consiglio di Stato
 - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario: